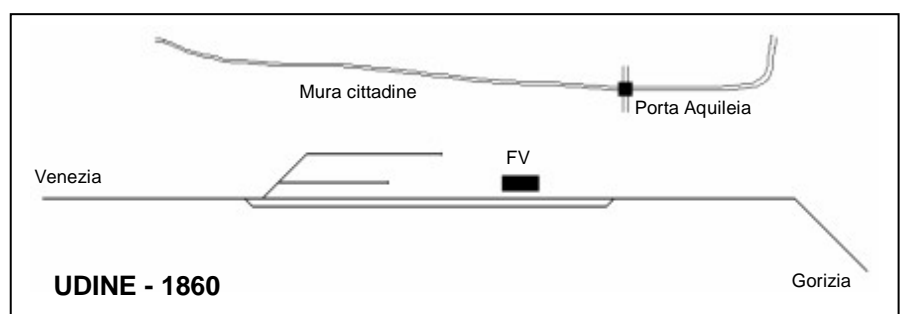
notiziario della SAT DLF Udine

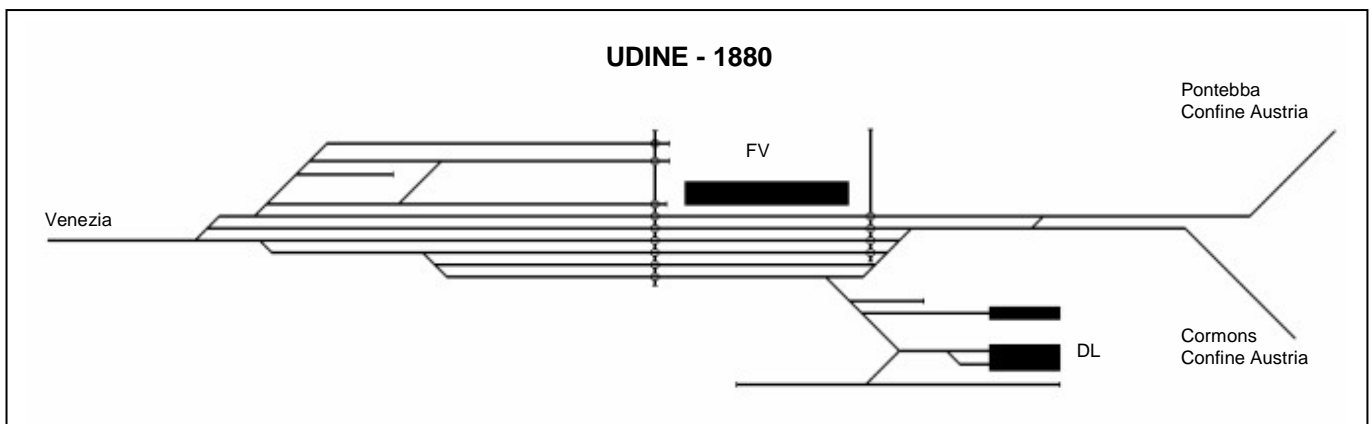
Numero 16 Anno 5 (1) Marzo 2000

# 140 anni di binari a Udine

1ª parte 1860 - 1900

Ricorre quest'anno il 140° anniversario dell'arrivo della ferrovia a Udine. Ripercorriamo così, con una serie di articoli, la storia di tutti i binari che hanno interessato il capoluogo friulano dal 1860 ad oggi.

La città di Udine è posta nel lembo orientale della pianura padana, oggi conta circa 95.000 abitanti. Nel 1983 ha festeggiato i 1.000 anni con un compleanno "fittizio". Fittizio perché esisteva già da tempo sia pure come modesto villaggio ed il documento del 983 in cui si accenna per la prima volta al castello di Udine non è il suo atto di fondazione. Ed infatti quasi a voler dare ragione a quanto detto, poco dopo i festeggiamenti proprio sul colle del castello si ritrovarono dei resti di insediamenti di 4.000 anni prima di Cristo con sovrapposti resti romani. Questo fatto smentì una leggenda popolare che vorrebbe il colle costruito dalle truppe di Attila, re degli Unni, per permettere al loro sovrano di godersi l'incendio di Aquileia. E qui si viene a conoscenza anche del fatto che una città di pianura come Udine abbia avuto curiosamente il suo nucleo iniziale su di un colle. Anzi all'epoca sembra che ce ne fossero due: il primo è quello di cui stiamo parlando, il secondo molto più basso e di cui a tutt'oggi rimangono solo pochi resti che altro non sono che i giardini del vescovo; sembra che anche su questo colle vi fosse un insediamento e che si trattasse di un villaggio fortificato (castelliere). Inoltre esisteva tutto un sistema di piccole elevazioni nelle vicinanze dei 2 colli maggiori; queste ultime sono state via via sbancate col passare degli anni per ricavare spazio per le coltivazioni e per il progressivo ampliarsi della città.
Forse vi sarete chiesti come fanno ad esserci in pianura dei colli così isolati in mezzo ad essa. Recenti teorie e studi geologici fanno pensare che a formare detti rilievi siano stati in un'epoca imprecisata, comunque remota, dei ghiacciai e questi rilievi altro non siano che i resti delle morene frontali, quelle laterali sono state erose nei secoli dai due corsi d'acqua che scorrono non lontano, il Torre ed il Cormor, quest'ultimo nell'immediata periferia.
Udine nacque perché già in quei tempi antichi si trovava su una zona di traffici commerciali tra il mondo mediterraneo e quelli d'oltralpe e balcanico e proprio grazie a ciò che da semplice villaggio pian piano si sviluppò fino a divenire quella che oggi noi conosciamo.
Nel tempo ebbe a subire molte invasioni e dominazioni che lasciarono varie testimonianze; le maggiori, furono quelle dei Patriarchi, che ci diedero, ad esempio, il Duomo o il palazzo patriarcale, dei Veneziani che diedero alla città, per esempio, la piazza Contarena (ora piazza Libertà), dei Francesi ed infine degli Austriaci.
L'estendersi della città si protrasse fino al 1600 quando fu costruita la Vª cerchia di mura per poi avere un arresto fino al 1800 circa, quindi riprese e prosegue tuttora. A questo nuovo sviluppo non fu estraneo l'arrivo della ferrovia. A quell'epoca le antiche mura medioevali furono giudicate di intralcio al libero movimento delle merci e della gente e furono abbattute; ora in un contesto di rivalutazione cultural/turistica si cercano antichi tratti sopravvissuti fino a noi (e qualcosa s'è trovato). Comunque all'epoca non furono demolite 2 porte della Vª cerchia, che assieme ad altre 2 di costruzione più antica caratterizzano alcuni scorci della città.
Chiudo così questa lunga parentesi introduttiva di carattere culturale che ritengo giusta in quanto per conoscere la storia delle rotaie bisogna conoscere anche quella di ciò che sta attorno ad esse.
Siamo giunti così all'argomento del nostro articolo.
Il primo treno giunse a Udine il 21 luglio 1860. Arrivò da Casarsa dove la ferrovia, proveniente da Venezia, era arrivata il 15 ottobre 1855. Il successivo 3 ottobre1860 la ferrovia proseguì alla volta di Gorizia, che a sua volta 2 giorni prima (l'1 ottobre 1860) era stata raggiunta dalla linea proveniente da Nabresina (oggi Bivio Aurisina) che si diramava dalla Meridionale gestita dalle S.B. (Südbahn).
Si noti che per poco più di 2 mesi la stazione di Udine è stata di testa. Ora Udine con la costruzione delle 2 tratte suddette era collegata da una parte all'Italia e dall'altra all'entroterra dell'impero Austro-Ungarico del quale faceva parte e che lo sarebbe stata, ancora fino al 25 luglio 1866, quando passò all'Italia ed il confine

venne spostato a Cormons (che divenne stazione di confine). A margine ricorderò che la popolazione locale fu piuttosto fredda verso gli italiani, quando non ci fu vera e propria ostilità specie nelle campagne, il ciò spiega che l'annessione fu voluta da pochi contro il volere di molti.
Nel primi anni, e cioè nel periodo austriaco, le citate linee erano gestite dalle ferrovie del Lombardo-Veneto, poi, dopo un periodo di transizione, con il passaggio all'Italia, la gestione passò alle celebri S.F.A.I. ovvero alle Strade Ferrate dell'Alta Italia. Quest'ultima ebbe in gestione il nodo di Udine fino al 1885 quando subentrò la altrettanto celebre R.A. (Rete Adriatica), che gestì le ferrovie fino al 1905, quando le grandi compagnie vennero inglobate nelle neocostituite F.S..
A puro titolo di curiosità il 4 giugno 1865 fu presentato un progetto per una linea che collegasse Udine con Cervignano ed avente una lunghezza di 29,700 km. Questo progetto non va però confuso con quello poi realizzato tra il 1888 e il 1915.
Arriviamo al 15 novembre 1875 e con esso alla prima tratta della costruenda Pontebbana, la Udine-Gemona. La linea venne poi completata il 30 ottobre 1879, creando così il secondo valico confinario ferroviario della zona, qui il collegamento avveniva con le famosissime KKStB, le Imperial Regie Ferrovie dello Stato Austriaco.
Inoltre, nel 1875, essendo Udine divenuta capolinea della linea di Gemona (poi Pontebba) ed essendo la prima città importante nelle vicinanze del confine, divenne sede anche di deposito locomotive.
Anche Udine alla stregua di tante altre città venne colpita dalla febbre ferroviaria: i progetti (più che altro proposte) si sprecarono ma ben pochi di questi arriveranno alla realizzazione fra questi è da annoverare quello presentato dalla S.V. (Società Veneta) all'epoca importante impresa di costruzioni e gestioni ferroviarie che propose un collegamento con Cividale della lunghezza di Km 15,120. Ottenuti i necessari permessi i lavori furono eseguiti con sollecitudine e il 24 giugno 1886 la linea veniva aperta all'esercizio.
L'anno dopo venivano realizzate le prime 2 linee del tram urbano. Questo era a trazione a cavalli e a scartamento normale.
Le due linee in questione erano: una da piazzale Venezia (ora XXVI luglio) a piazza Vittorio (prima Contarena, poi Libertà) l'altra dalla detta piazza alla stazione ferroviaria.
Le rotaie erano inglesi (Bolling & Löme), i cavalli 12 e le vetture 4; in viale Duodo c'era il deposito.
Nel 1888 tornò di scena la S.V. con una linea lunga complessivamente Km 30,918 la Udine-San Giorgio di Nogaro aperta il 26 agosto 1888. Fu poi la volta della San Giorgio di Nogaro-Latisana completata il 31 dicembre 1888.
Nel 1889 ci furono ben 2 novità (avete notato la stranezza del ripetersi delle coppie? 2 colli, linee iniziali. ecc., ecc.).
La prima fu una terza linea del tram a cavalli che da piazza Vittorio andava a piazzale Osoppo, con lo spostamento del deposito del tram in via Uccellis. Ma questa tratta si segnalava anche per una curiosità nell'esercizio: infatti nel senso da piazzale Osoppo a piazza Vittorio il tram trovava una breve ma decisa livelletta (questo dal punto di vista delle prestazioni dei cavalli), per superarla si doveva in ogni corsa agganciare un secondo cavallo - una doppia trazione equina insomma - nel senso inverso non era necessario dato che era in discesa; il cavallo di "spinta" era ricoverato in una piccola stalla posta alla base della salita. Detta linea venne aperta l'11 luglio 1889 e poco più di 2 mesi dopo ecco l'altra novità il 29 settembre 1889 veniva a-

*I lavori del primo ampliamento del fabbricato viaggiatori (1882-1884).*

perta la tramvia a vapore extraurbana per San Daniele; questa, a scartamento metrico, era lunga quasi 29 Km. La linea aveva 2 stazioni a Udine: la prima presso la stazione ferroviaria in modo di poter avere un interscambio delle merci e dei passeggeri, la seconda dopo quasi 3 Km nella zona dell'attuale Palamostre e chiamata Udine Nord (per la precisione il parco che si trova accanto al palamostre era all'epoca la stazione tranviaria). La linea usciva da Udine passando per piazzale Osoppo, viale Volontari della Libertà e quindi lungo via Colugna si dirigeva verso la sua meta finale.
Ma in questi primi 40 anni anche la stazione si ingrandì.
Infatti quella del 1860 aveva solo 2 binari, ma già con il 1875 i binari per viaggiatori erano saliti a 4 e l'edificio che inizialmente era modesto divenne sempre più maestoso fin che tra la fine dello scorso secolo e l'alba di questo prese le forme che oggi vediamo.
Con la costruzione delle linee della Veneta la stazione fu ampliata ulteriormente. I binari passeggeri passarono a 6, il deposito divenne più grande (con tanto di piattaforma girevole) e venne costruita anche una grande tettoia metallica che aveva le seguenti misure:

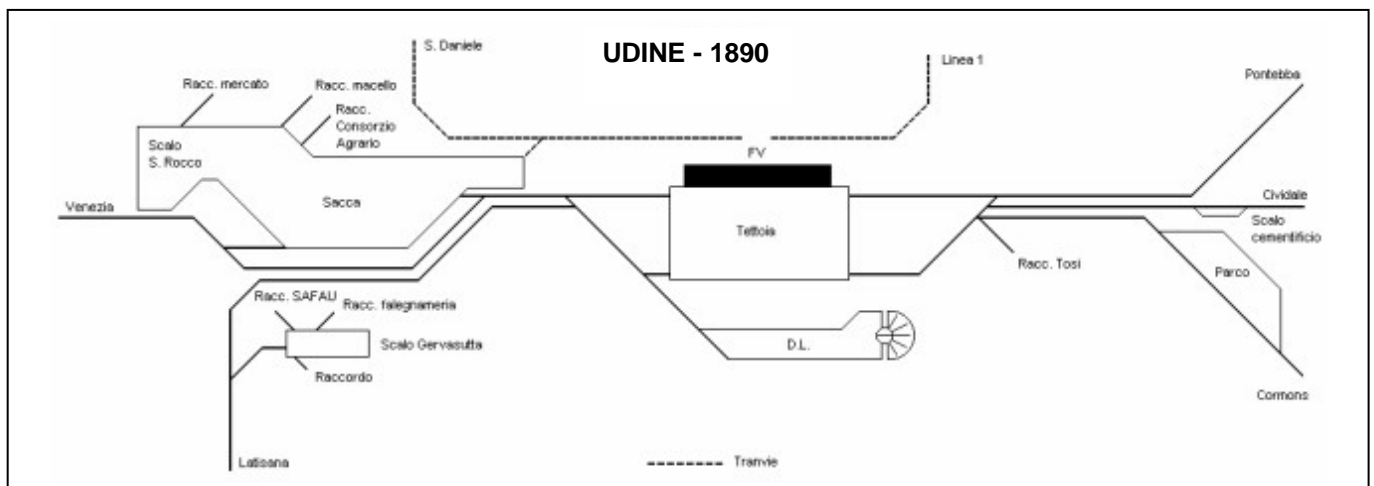
| | |
|---|---|
| Lunghezza | m 110,40 |
| Larghezza | m 26,23 |
| Superficie | $m^2$ 2896 |

A quell'epoca risalgono anche i 2 scali cittadini il primo posto accanto alla stazione e lungo la linea per Venezia e chiamato “Sacca", il secondo posto lungo la linea per Cormons (Trieste) e denominato "Parco".
E' da segnalare che la Veneta lungo la linea per Cividale aveva (ed ha tuttora) il suo deposito che è posizionato a circa 1 Km dalla stazione di Udine.
In questi anni si andò sviluppando anche l'industria con la conseguente costruzione di raccordi. Udine ne aveva vari. Uno era quello posto presso l'attuale deposito locomotive, all'inizio di via Pradamano e collegava la falegnameria dei F.lli Tosi. Altre piccole falegnamerie, anch'esse collegate, si trovavano ove ora c'è la squadra rialzo e le case che le sono di fronte (tutti questi raccordi non ci sono più da decenni). Un altro raccordo collegava la stazione con una fonderia e altri 3 si staccavano dalla Sacca per immettersi uno nel macello comunale (detto anche “il frigorifero”), uno al mercato ortofrutticolo e l'ultimo al consorzio agrario (questi sono scomparsi nella prima metà degli anni ‘80 di questo secolo).
Dopo il 1900 venne costruito il nuovo stabilimento della S.A.F.A.U., una fonderia al cui fianco sorsero altre piccole fabbriche di vario genere tutte servite da raccordi che si staccavano da un piccolo scalo esistente ancora e posto in via Marsala (scalo Gervasutta). Venne chiamato scalo legnami per il tipo di merci che prevalentemente si scaricano ma non mancarono automezzi militari e carovane di circhi. Tutti i detti raccordi e la S.A.F.A.U. sono scomparsi. Lo scalo era servito a sua volta da un raccordo che si staccava dalla linea per Latisana. Detto scalo è in disuso dall'inizio estate 1998.
La stessa tramvia di San Daniele aveva dei raccordi con la birreria Moretti, con la birreria Dormish e con una falegnameria posta presso la Moretti.
Anche la linea di Cividale aveva 2 raccordi nella zona udinese il primo collegava un cementificio (ora scomparso), il secondo una caserma, funzione che adempie tuttora anche se in modo assai sporadico.
Il 2 novembre 1896 ha inizio il servizio del treno di lusso che collegava Wien con Nizza, nello stesso periodo era nata anche la relazione Wien - Roma. Inizia così una “tradizione” che continua tuttora dei treni internazionali e di un certo prestigio (almeno un tempo) che passano per Udine.
Permettetemi a questo punto, per completare questa prima parte, un breve excursus di alcuni personaggi importanti passati e/o giunti a Udine in treno: l'imperatore Guglielmo II il gen. Boerevic capo delle truppe austro-ungariche durante la 1ª guerra mondiale, il comico Charlie Chaplin. il re Vittorio Emanuele III, Benito Mussolini e per concludere (ma sicuramente ce ne sono altri) il papa buono Giovanni XXIII e l'allora cardinale Carol Wojtyla, ora papa Giovanni Paolo II.

Denis Carlutti

(continua)

**Amministrazioni ferroviarie presenti a Udine (1860-1900)**

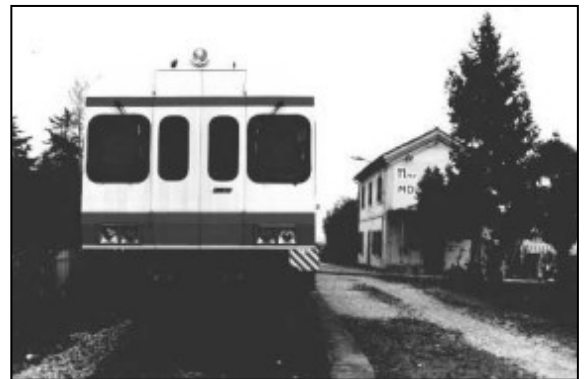
| | | |
|---|---|---|
| LV | Strade Ferrate del Lombardo-Veneto | 1860-1866 |
| SFAI | Strade Ferrate dell'Alta Italia | 1866-1885 |
| RA | Rete Adriatica | 1885-1900 |
| SV | Società Veneta | 1886-1900 |

# E 412 a Udine

Le nuove locomotive elettriche bitensione (3000 V cc - 15000 V ca) E 412, costruite dalla AD Tranz sono state assegnate al deposito di Udine. Ciò è dovuto al fatto che questo deposito è sede della divisione Cargo, alla quale sono state assegnate queste macchine, mentre Verona, deposito al quale erano state assegnate per i servizi con l'Austria e la Germania, non lo è.
Le prime ad arrivare sono state le E 412.010 e 011 il 16 gennaio, seguite nei giorni successivi da altre fino a raggiungere il numero massimo di nove. Con l'arrivo dei tecnici, nei primi giorni di febbraio sono iniziate le corse per l'abilitazione del personale e per i primi servizi sulla Pontebbana. In seguito quasi tutte le locomotive sono ritornate a Verona, dove continueranno ad operare principalmente sulla linea del Brennero. In pratica risulteranno assegnate a Udine, ma saranno di fatto distaccate a Verona. Le officine di Udine sono state comunque incaricate di curare la loro manutenzione. A queste officine è stata inoltre affidata la riparazione degli E 652.

C. Canton/R. Chiandussi

# Udine-Cividale: quale futuro?

Una raccolta di firme, organizzata dagli utenti, a favore della salvaguardia della Ferrovia Udine-Cividale ha dato inizio ad un acceso dibattito sul futuro di questa linea. Infatti in previsione del trasferimento del trasporto locale alla Regione, già rinviato di un anno, gli utenti si stanno preoccupando visto che circolano voci di uno scarso interesse da parte dell'amministrazione regionale per questa linea e per le ferrovie in genere. Sono intervenuti così nel dibattito i sindacati ed i sindaci della zona, che hanno fatto notare che il servizio svolto dalla ferrovia è molto apprezzato dagli abitanti dei paesi attraversati dalla linea e di quelli limitrofi e che una sua chiusura aumenterebbe il traffico sulla SS 54 con la sua paralisi e la conseguente necessità di costruirne una variante.
Tra le proposte avanzate per la salvaguardia della FUC si segnalano la sua trasformazione in linea metropolitana con un aumento delle fermate (se ne propongono, per esempio, una al Centro commerciale di Remanzacco e due a Udine: S. Gottardo e via Del Bon) e persino la sua elettrificazione, anche se non si capisce bene quali risparmi porterebbe ad una ferrovia di 16 km.
La direzione della ferrovia ha gradito l'interesse dimostrato dai passeggeri per la linea ed ha ribadito che non c'è nessun indizio che faccia pensare alla sua chiusura. Ha inoltre precisato che si sta raggiungendo l'obiettivo di coprire almeno del 35% i costi del servizio con gli incassi diretti, condizione minima perché un servizio pubblico possa sopravvivere.

Claudio Canton

*La AD 901 nella vecchia stazione di Moimacco*

---

Il Sole-24 Ore di mercoledì 19 gennaio 2000 ha pubblicato il seguente articolo che merita di essere riportato integralmente su **il tender**. Per quanto riguarda il contenuto, come sempre resta il rammarico per un'altra occasione perduta!

Alessandro Fanutti

# FS lente, le poste vanno su strada

Anche le Poste rinunciano a servirsi delle Ferrovie. Per gli invii di corrispondenza la società guidata da Corrado Passera ha infatti optato per il trasporto su strada ritenuto "più rapido".
La scelta della società "di potenziare il trasporto su strada" è stata riferita dal Ministro delle comunicazioni, Salvatore Cardinale, tra le righe della risposta a una interrogazione alla Camera sui motivi che hanno portato alla chiusura dell'ufficio di "Roma ferrovie". Cardinale ha ricordato che il transito della corrispondenza attraverso gli uffici delle "Ferrovie" è stato "causa di forti ritardi nell'avviamento a destinazione del corriere postale".
Poi, il Ministro delle comunicazioni ha spiegato gli effetti della decisione. Lo smembramento di "Poste ferrovie" ha consentito, ha ricordato il Ministro, di risparmiare sui costi di localizzazione dell'immobile precedentemente utilizzato, di proprietà delle Ferrovie SpA.
Ma la scelta delle Poste non è isolata. A preferire la strada per trasportare le merci non è solo la società guidata da Corrado Passera. Il 70% delle merci in Italia infatti viaggia su strada. Il settore cargo delle Ferrovie dello Stato nel 1999, anche in seguito a una depressione della produzione industriale, ha subito una contrazione delle merci trasportate pari al 3% rispetto all'anno precedente, passando da 25,3 milioni di tonnellate a chilometro a 24,5. La flessione è però più contenuta se si valuta in termini di tonnellate trasportate (-2,1%).
Il settore merci ha però registrato, secondo dati delle FS, un impatto negativo per quasi tutte le reti ferroviarie europee in variazione di percentuale di tonnellate a chilometro.
Per quanto riguarda il trasporto merci delle FS il comparto siderurgico ha segnato una contrazione maggiore con –8,4%.
A fine gennaio le FS firmeranno un accordo per il settore cargo con le Ferrovie svizzere che porterà alla creazione della joint-venture Cargo SI, operativa dal prossimo settembre.

---

Dalla Settimana Enigmistica.
Lo scrittore francese Alphonse Allais disse una volta: «Le tariffe ferroviarie sono fissate in modo idiota. E' evidentemente ridicolo concedere uno sconto per il ritorno: bisognerebbe, invece, far pagare un supplemento, per punire la gente dell'errore di tornare indietro!».

# Ferrovie, Baco e Giubileo

Alla fine dei conti, il baco del millennio non ha colpito e questa è stata una fortuna per le ferrovie che hanno comunque finito il vecchio anno e cominciato quello nuovo con non pochi problemi per i passeggeri: se ci si metteva di mezzo anche il millennium bug, allora poteva succedere qualcosa di più serio.

Ma vediamo di spiegarci meglio.

Il 1999 si è concluso, meteorologicamente parlando, in modo molto convulso: freddo intenso, gelo, neve, pioggia e soprattutto tempeste di vento e mareggiate di indescrivibile forza, hanno imperversato su tutta l'Italia ed è chiaro che in condizioni di questo genere, anche le vie di comunicazione risentono delle avversità climatiche. E' successo così che le bufere di vento del 28 dicembre 1999, veri e propri uragani, abbiano fatto cadere diversi alberi sulla catenaria della linea Roma-Napoli (via Formia), interrompendo il traffico ferroviario per diverse ore, costringendo i treni a ritardi notevoli o deviazioni di percorso ed i passeggeri a trasbordi su autobus. Ma il peggio ha riguardato la Calabria, dove la linea Salerno-Reggio Calabria, in particolare in un punto a ridosso della costa, è stata letteralmente spazzata via dalla mareggiata, interrompendo di fatto i collegamenti tra nord e sud del Paese. Questo ha significato la soppressione di ben 17 treni a lunga percorrenza, mentre quelli che si trovavano già in viaggio hanno dovuto seguire lunghi percorsi alternativi: su tutti, si segnala lo Exp Palermo-Torino, arrivato nel capoluogo piemontese con oltre 12 ore di ritardo, dopo ben 32 ore di viaggio. Passeggeri inferociti e bivacchi nelle stazioni (soprattutto in quella di Lamezia Terme) sono stati il segno più evidente della situazione venutasi a determinare nell'ultima settimana dell'anno.

Veniamo al 31 dicembre: per questa data, le FS (ma così anche tutte le altre ferrovie europee) avevano programmato una sosta forzata tra le 23.30 e le 01.00 di tutti e 48 i treni notturni in circolazione a cavallo del passaggio dell'anno, per motivi precauzionali in vista di possibili tilt informatici della rete che gestisce il controllo del traffico ferroviario.

I treni sono stati "ricoverati" nelle stazioni più attrezzate ed ai pochi passeggeri in viaggio le FS hanno offerto lo spumante in un brindisi collettivo con il personale viaggiante; per la cronaca, si segnala che l'EN San Marco (Venezia-Vienna) ha sostato ad Udine, il Venezia Exp (Venezia-Budapest) ha sostato a Trieste, l'EN Remus (Roma-Vienna) ha sostato a Ferrara, mentre l'ES Roma-Trieste ha finito la sua corsa anzitempo nella stazione di Monfalcone. Subito dopo la mezzanotte, un Eurostar vuoto ha percorso il tratto Milano-Bologna per verificare lo stato di efficienza di tutti i sistemi di controllo; intorno alla una di notte, tutti i treni hanno ripreso il loro percorso.

Il primo giorno dell'anno, le ferrovie hanno poi attuato un programma di circolazione molto limitato (circa il 30% in meno dei treni normalmente in orario): sono stati soppressi, tra gli altri, l'Exp Gondoliere (Venezia-Villaco-Vienna), l'Exp Drava (Venezia-Budapest), l'IC Nievo (Udine/ Trieste-Roma) e l'Exp Udine/Trieste-Napoli.

Il programma ridotto di circolazione ha però determinato grossissimi problemi a Roma, dove per la veglia di preghiera in piazza San Pietro ed il concerto di fine anno a piazza del Popolo, erano convenute centinaia di migliaia di persone, che la mattina del primo giorno dell'anno si sono riversate alla stazione Termini per prendere la via di casa, ma senza trovare il loro treno. Tanta era la gente in attesa, che ci sono voluti ben due giorni per smaltire la massa umana assiepata sui marciapiedi e riportare alla calma una situazione che ha visto anche l'intervento delle forze di pubblica sicurezza in quanto i pochi treni in partenza il 1° gennaio venivano letteralmente presi d'assalto dalla folla, impedendo loro all'orario prestabilito di lasciare le pensiline della stazione in quanto stracarichi al punto da impedire la chiusura delle porte. Va tenuto presente che dopo una notte di festeggiamenti (quindi insonne), con le decine di chilometri a piedi che tutti hanno dovuto sobbarcarsi per la mancanza di mezzi pubblici (bus, tram e metrò di Roma si sono infatti fermati alle ore 21 del 31 dicembre per riprendere il servizio solo alle ore 8 del 1° gennaio), la stanchezza aveva raggiunto livelli tali per cui i disagi patiti alla stazione Termini si sono subito tramutati in rabbia inferocita da parte di coloro che erano rimasti bloccati nella capitale. Si calcola che tra il 31 dicembre ed il 2 gennaio, ben tre milioni di persone abbiano invaso Roma, il che è solo l'inizio dell'enorme afflusso che è previsto per il Giubileo.

Ebbene, se si fosse messo in mezzo anche il millennium bug, allora sì che erano dolori; per fortuna, tutti i sistemi di controllo (che per tempo erano stati adeguati e testati) hanno funzionato alla perfezione, merito degli investimenti che le FS hanno effettuato nel settore dell'informatica.

A questo punto, visto che non si sono registrati problemi nemmeno nei settori bancario, finanziario, previdenziale, del trasporto aereo, delle forniture di gas ed elettricità, viene da domandarsi se è stato giustificato tutto l'allarmismo che è stato costruito intorno al millennium bug e se i miliardi che sono stati spesi per l'adeguamento dei computers non siano stati buttati al vento: ma allora, per sconfiggere il baco, non era forse meglio comprare una semplice bomboletta di DDT?

Alessandro Fanutti

---

Dalla Settimana Enigmistica.

Alcuni anni fa, in Perù, la direzione della Ferrovia Centrale cambiò da 37 a 33 il numero d'immatricolazione di una locomotiva che era deragliata già cinque volte di seguito: si sperava che con quel nuovo numero avesse più fortuna. Rimessa in servizio, mentre attraversava un ponte sulla gola di Chaupichaca, cozzò contro un carro attrezzi, provocando una catastrofe.

# Le non-novita' dell'orario infrainvernale

Secondo cambio di orario per le FS in questo inverno, ma chi si aspettava stravolgimenti di sorta o vagonate di treni straordinari per il Giubileo è rimasto deluso: infatti, il nuovo orario scattato il 30 gennaio 2000 ha portato solo qualche aggiustamento qua e là nelle partenze e leggere modifiche nell'offerta del servizio, oltre che nel prezzo dei biglietti dove ora il supplemento è inglobato nel biglietto riferito ad ogni singolo treno, rapportato alla fascia temporale ed alla tratta di percorrenza.
Vediamo allora alcune delle variazioni apportate.
Viene introdotto un nuovo Exp con cuccette ed auto al seguito da Torino a Roma Tuscolana, che circola solo il sabato; l'Exp Freccia del Tirreno (Schaerbeek-Roma Ostiense) comincia a circolare già dal 10 aprile, mentre l'Exp Freccia del Sole (Schaerbeek-Ancona) circola dal 22 aprile (entrambi i treni offrono vagone letto, cuccette, servizio ristorante ed auto al seguito); l'Exp periodico Roma Tiburtina-San Candido effettua la prima fermata a Rovereto (ciò significa tutta una tirata dalla capitale fino in Trentino e nuovo instradamento via Modena-Mantova); molti degli IR Venezia-Bologna sono ora allungati fino a Ravenna e Rimini (via Castelbolognese o via Forlì); il D svolto con ALn 663 Modica-Palermo parte ora da Siracusa, portando a 7 le ore di viaggio necessarie a compiere l'intero tragitto (via Ragusa); l'Exp Drava Budapest-Venezia (con vagone ristorante) è limitato a Trieste e prosegue sulla città lagunare solo periodicamente; parallelamente all'Exp Lubiana-Trieste, le FS hanno istituito un autoservizio Villa Opicina-Trieste, con gli stessi orari del treno!!!; l'Exp Napoli-Bari è ora prolungato fino a Brindisi; il treno locale delle ore 12,46 da Trieste per Udine prosegue su Cervignano; tre treni su quattro dei festivi Sacile-Gemona proseguono dal 30 gennaio fino a Udine.
Offrono ora il servizio minibar su carrello i seguenti treni: Exp notturno Milano-Salerno, Exp notturno Napoli-Monaco di Baviera (istradato via Modena-Mantova), Exp notturno Napoli-Torino, Exp notturno Roma Termini-Ventimiglia, IC Val Bisenzio Bologna-Firenze, Exp notturno Freccia del Sud Milano-Agrigento, Exp solo letti e cuccette Trinacria Milano-Palermo, Exp solo letti e cuccette Freccia della Laguna Venezia-Palermo, EN San Marco Venezia-Vienna, Exp Gondoliere Venezia-Villaco, IC Giorgione Udine-Milano, IC Tigullio Trieste-Livorno, IC Svevo Milano-Trieste, Exp notturno Udine-Napoli (da Mestre), Exp solo letti e cuccette Il Gattopardo Roma-Palermo, Exp solo letti e cuccette Bellini Roma-Siracusa; il servizio minibar è ora garantito anche sulle linee della Sicilia su varie sezioni di Exp e IC che arrivano dal continente per Palermo e Siracusa.
Sempre dal 30 gennaio 2000 hanno ora in composizione una carrozza ristorante anche gli IC Il Verrocchio Milano-Roma e Vesuvio Milano-Napoli.
Visto che con l'orario infrainvernale le aspettative sui treni dall'estero per il Giubileo sono andate deluse, non resta che attendere il prossimo orario estivo.

Alessandro Fanutti

# Locomotive in saldo

Tempo di liquidazioni anche per le nostre ferrovie: le FS hanno infatti deciso di vendere le 25 locomotive dei gruppi E 491 ed E 492 costruite per circolare sotto la linea aerea a corrente alternata a 25mila volt e che nelle intenzioni iniziali dovevano costituire il parco trazione delle linee ferrate statali in Sardegna.
Tuttavia, l'allora progetto di elettrificazione della rete dorsale sarda non ebbe seguito e le 25 locomotive, ancora nuove di zecca, non hanno mai circolato in servizio effettivo ma sono state accantonate in diversi depositi, da ultimo in quello di Civitavecchia, in attesa di conoscere il loro futuro.
Ed il loro futuro sarà rappresentato dalla vendita ad alcune ferrovie straniere: sembra che ci sia già l'interessamento dell'Uzbekistan, della Romania, della Turchia e della Bulgaria, dove il locale sistema di elettrificazione permetterebbe allo sfortunato gruppo di locomotive italiane di svolgere la funzione per il quale è stato costruito dall'Ansaldo, cioè trainare i treni.
Dell'elettrificazione sarda oggi rimane solo un tratto di alcuni chilometri nei pressi di Decimomannu, mentre la trazione dei convogli passeggeri e merci avviene con motrici diesel dei gruppi D 445, D 345, D 443, ALn 668 ed ALn 663.
Per il futuro, è in programma l'immissione in servizio della versione diesel del Pendolino, per ridurre i tempi di percorrenza tra i due capi dell'isola e cioè tra Sassari e Cagliari e tra Olbia e Cagliari.

Alessandro Fanutti

# Addio vecchia Pontebbana

Proseguono velocemente i lavori di smantellamento del tratto Pontebba-Valbruna della vecchia Pontebbana chiuso il 12 dicembre scorso. La linea aerea e buona parte dei pali sono già stati tolti. Inoltre il binario di questa tratta non è più collegato con il resto della linea. A Valbruna sulla sede ferroviaria è stata costruita una strada ed il rilevato è stato asportato per circa 20 metri, rendendo di fatto impossibile l'accesso ai binari. Identica situazione a Pontebba, con la differenza che qui è stato costruito un muretto in cemento, il che rende impossibile il ricongiungimento del binario per permettere il transito del treno cantiere che sta smantellando la linea. Esso è così composto: un camion anfibio strada/rotaia Mercedes Unimog, 1 carro pianale a 2 assi Kl con struttura per operare sulle mensole comodamente, 1 carro pianale a 2 assi con altra attrezzatura, 2 carri pianali a carrelli Rs. La ditta appaltatrice dello smantellamento della linea aerea, nonché della costruzione di quella sulla linea nuova, è l'ALSTOM.
A Camporosso la linea aerea è stata disattivata sul binario n° 7. Inoltre in questa stazione è stata riparata una locomotiva diesel da cantiere.
Intanto proseguono celermente i lavori di completamento della tratta Valbruna-Confine; mancano solo i binari sul confine e gli apparati tecnologici a Tarvisio-Boscoverde.

Denis Carlutti

# Notizie Flash

Il 24 dicembre '99 sono transiti per Udine 2 carri cisterna delle Ferrovie Federali Svizzere (uno a 4 assi ed uno a 2) che presentavano la particolarità di trasportare vino. E' molto raro vederne anche se siamo in una regione produttrice di vino.
Denis Carlutti

Il giorno di Natale alle 15.00 la stazione di Udine si presentava desolatamente vuota. Non c'era un mezzo su nessun binario, neppure sulle platee di lavaggio, e non c'erano scioperi! Denis Carlutti

Durante il periodo delle feste natalizie, all'interno del negozio della Chicco presso il centro commerciale Lavoratore Fiera di Udine, era esposto un plastico della Lima. Probabilmente era solo in mostra, perché non l'ho mai visto in funzione. Denis Carlutti

Il 2 gennaio sono transitati per Udine 2 treni straordinari provenienti da Vienna. Denis Carlutti

Nella stazione di Redipuglia sono stati sostituiti i binari di linea, massicciata compresa.
Il treno cantiere era affidato a 2 locomotive: una ex SNCB (ferrovie belghe) tipo 59 e una ex DB tipo 211. L'impresa appaltatrice dei lavori era la Pasolini. Denis Carlutti

Il 13 gennaio una vettura del Tram di Opicina è sviata. Non si sono registrati danni di rilievo, ma l'incidente ha comportato l'interruzione del traffico per permettere la rimozione della motrice ed il ripristino della linea.
Claudio Canton

Il 17 gennaio era presente a Udine la locomotiva E 656.480 del deposito di Napoli. Ha la particolarità di essere la prima di questa serie ad essere stata ridipinta con la nuova colorazione in versione semplificata.
Carlo Pravisano

Il 18 gennaio è arrivata a Udine la E 402 B 146. In un primo momento sembrava che questa locomotiva fosse presente a Udine per i corsi di abilitazione del personale, invece era stata semplicemente "dimenticata" in Friuli; infatti i macchinisti, che avevano condotto il treno da essa trainato, sono rientrati a Milano con un altro convoglio e, non essendoci in zona macchinisti abilitati alla trazione dell'E 402, si è dovuto attendere molti giorni prima che una nuova coppia venisse a riprenderla per riportarla al suo deposito di appartenenza.
Roberto Chiandussi

Il 23 gennaio è partito da Udine verso Venezia un convoglio che era composto da una D 345 e dalla ex DB 280 ex ICE, con in coda un pianale. La locomotiva, di costruzione tedesca e già segnalata sul n° 11, è stata revisionata dalla Nuova Bulfone di Godia e venduta ad una ditta privata; inoltre è stata ridipinta nel colore rosso DB con la parte inferiore azzurra. Denis Carlutti

Durante il mese di gennaio è stato smontato il filo parafulmine che proteggeva la linea aerea della linea Udine-Cervignano. Denis Carlutti

La regione Friuli-Venezia Giulia ed il land Carinzia hanno intenzione di costituire una società ferroviaria a capitale misto per la gestione delle merci lungo l'asse Klagenfurt-Udine-Trieste. Infatti gli operatori carinziani invece di usare il porto di Trieste usano il porto di Brema, che dista 1500 km, perché i collegamenti con esso sono migliori e più convenienti. Ovviamente la colpa è delle nostre ferrovie; da qui l'idea di creare una S.p.A. apposita approfittando della liberalizzazione dei binari.
Claudio Canton

L'1 febbraio, con l'arrivo dall'Ungheria di un convoglio di 19 carri carichi di fertilizzanti, è entrato in funzione l'Interporto di Cervignano. Lo scarico dei vagoni è stato seguito dalle autorità regionali e da numerosi imprenditori locali, che hanno manifestato l'intenzione di servirsi della struttura. Nell'occasione è stato anche annunciato che entro l'anno sarà avviata la realizzazione del terzo lotto dei lavori. Esso comprende la costruzione di un edificio direzionale, l'allungamento dei binari fino a 750 m ed il completamento del piazzale intermodale; questi lavori comporteranno una spesa complessiva di 38 miliardi. Inoltre la regione finanzierà la costruzione di magazzini e tettoie per il ricovero delle merci per una superficie totale di 5000 m². La gestione del servizio è stata affidata alle ditte Cemat e New.Co.
Claudio Canton

Nella stazione di Prosecco c'è un paraurti in calcestruzzo armato alla fine di un tronchino che presenta una particolarità: i respingenti sono posti a circa 2,3 m dal piano del ferro, rispetto ai canonici 1,05 m. Visto che nei paraggi sono in corso lavori di sistemazione dei binari, si presume che il tronchino in questione sia stato abbassato e che i respingenti non siano stati ancora stati adeguati alla nuova altezza delle rotaie.
Nella stessa stazione sono accantonati per amianto molti rotabili: tra questi l'ALn 556, le ALe 790/880 ed i bagagliai del museo di Trieste Campo Marzio, nonché varie carrozze di tipo X, 1959 e Centoporte e locomotive E 636. La E 636.257 risultava assegnata al "DEP. LOC. UDIN".
Claudio Canton

La sera del 19 febbraio sono transitate per la stazione di Udine due rimorchiate, la R 211 e la R 212 appartenute alla MUA (Mediterranea per le Ferrovie Umbro-Aretine, oggi FCU - Ferrovia Centrale Umbra) ed oggi di proprietà delle Ferrovie del Gargano (FG). Erano in coda ad un merci ed erano completamente smontate in quanto sono state decoibentate a Padova; i vetri ed altre parti erano sistemate all'interno. Erano ovviamente dirette in Puglia, seguendo però un itinerario al quanto singolare: Padova, Udine, Gorizia, Cervignano, Padova, Foggia. Tutto questo giro inutile è avvenuto perché i treni del Friuli e del Veneto orientale devono essere tutti smistati a Cervignano!
M. Orlando/C. Canton

Il 25 febbraio era presente presso il D.L. di Udine la locomotiva E 402 A 031; era giunta alle prime ore dell'alba con un treno merci da Verona. Nel tardo pomeriggio della stessa giornata, dopo aver agganciato un convoglio merci per il Salento, è ripartita da Udine Parco.
Enrico Ceron

Un tratto della ferrovia Trieste-Erpelle, chiusa nel 1945, sta venendo trasformato in pista ciclabile.
Claudio Canton

Sempre più materiale nella nuova colorazione circola in regione. Si segnalano una Tigre nella nuova livrea semplificata ed una carrozza letti tipo MU con i nuovi colori.

Denis Carlutti

La locomotiva T3 del Museo Ferroviario Piemontese è stata provata e successivamente collaudata. Ora è pronta per l'effettuazione di treni speciali. Roberto Vassilich

Il 22 febbraio un'automotrice in servizio sulla Pedemontana è andata a sbattere, nonostante la pronta frenata del macchinista, contro un blocco di cemento che qualcuno aveva posto sui binari nel tratto tra Maniago e Montereale. L'incidente non ha causato fortunatamente danni o feriti tra i pochi passeggeri che ancora prendono uno dei pochi treni rimasti in funzione su questa linea. E' stato solo il gesto di qualche incosciente o c'è forse qualcuno che in questo modo vuole spaventare i passeggeri per arrivare alla definitiva chiusura di questa ferrovia? Claudio Canton

Il 29 febbraio alle ore 7.00, dopo una ricostruzione durata molti anni, è stata riaperta la linea Portogruaro-Treviso. E' stata ripristinata per permettere ai treni merci di evitare l'intasatissimo nodo di Mestre. Per il momento sono previste solo 2 o 3 coppie di merci al giorno; questo perché ci sono ancora alcuni passaggi a livello che devono essere presenziati in quanto non ancora automatizzati. Entro l'anno dovrebbe riprendere anche il servizio passeggeri.

Angelo Rigon

Il 3 marzo era presente nel deposito locomotive di Udine una E 645 di 2ª serie con il nuovo stemma FS sul frontale. Denis Carlutti

Il 4 marzo alle ore 7.45 sono transitati per Udine 2 convogli austriaci straordinari. Il primo, composto da 12 carrozze (Eurofima, cuccette, letto e vettura discoteca), era diretto a Tarvisio al traino di una E 656. Il secondo, composto da 7 carrozze, era diretto a Venezia. Denis Carlutti

E' stata decisa la sostituzione dei binari sulla Carnia-Tolmezzo e quindi la sua riapertura. Saranno usate rotaie da 60 kg/m usate. R. Chiandussi

# TV e musei

Sul numero scorso è stato pubblicato il resoconto della visita al museo ferroviario di Lubiana. A dimostrazione di quanto tengano gli sloveni alla loro storia ed alla loro cultura, tempo fa la tv slovena ha trasmesso, nell'ambito del programma Slovenija Magazine, un servizio, realizzato in lingua inglese (con sottotitoli in sloveno) per favorire la sua divulgazione anche all'estero, della durata di 10 minuti riguardante proprio il museo ferroviario di Ljubljana.
La prima parte del servizio era dedicata alle locomotive a vapore atte ed a quelle non atte in riparazione. Si è potuto osservare bene la 25, simile alla 728 FS, sollevata e senza assi. La parte seguente riguardava le macchine del museo già restaurate. Qui si sono viste varie locomotive, tra le quali la 11-023 del treno di Tito ed una a scartamento ridotto.
Il servizio proseguiva con la visione di draisine, uniformi, attrezzature varie, cimeli e ricostruzioni d'ambiente.
L'ultima parte, poco più di un flash, era dedicata al materiale in attesa di restauro. Qui si è notata una 28, ex 80 KKStB simile alle 476 FS, ed una 06.
Le immagini, girate agli inizi di ottobre, erano molto curate e d'effetto, con un commento che mi è sembrato completo, anche se non comprendo bene l'inglese.
Per concludere una curiosità del programma: le interviste avvenivano in sloveno con traduzione in inglese e sottotitoli in sloveno.

Denis Carlutti

# Recensioni

Per i tipi delle edizioni ETR (quelle de I treni) è stato recentemente dato alle stampe il libro "Badoni e le sue locomotive" di Beppe Tronconi. L'opera è dedicata all'industria "Antonio Badoni - Lecco" - in breve ABL - divenuta qui in Italia sinonimo di locomotiva da manovra, come ricorda l'autore all'inizio del libro.
La Badoni ha origine all'inizio dell'800 come industria metallurgica; dalla metà di quel secolo inizia la costruzione di assi, cerchioni ed altro materiale d'uso in ferrovia. La ditta costruisce il suo primo locomotore, su licenza tedesca, nel 1934, l'ultimo nel 1993, data della chiusura dell'attività. Ma si è contraddistinta anche per molte altre costruzioni metalliche, non solo ferroviarie. Tra quelle ferroviarie si segnalano una delle arcate della grande tettoia della stazione di Milano Centrale (quella all'estrema sinistra guardando dalla parte dei binari). E cosa interessante per la nostra zona, tra i molti ponti metallici costruiti per le ferrovie c'è quello di Ponte di Muro sulla Udine-Tarvisio (tratta Carnia-Pontebba, chiusa nel 1995).
Tornando all'argomento prioritario del libro, questo è diviso in 3 parti: 1) storia (compresi i progetti mai realizzati); 2) le macchine; 3) statistica, con elenco di tutte le macchine costruite dalla Badoni su proprio progetto (sono escluse quelle realizzate su appalto con progetto di amministrazioni ferroviarie, quali, per esempio, i 216 e 245 FS). Quest'ultima parte è una vera novità per l'Italia; all'estero, invece, è abituale che in un libro che tratta di un costruttore ci sia l'elenco delle macchine che ha realizzato. L'opera è arricchita da 209 fotografie in bianco e nero e a colori, centinaia di disegni e decine di tabelle distribuite su 204 pagine. Tra le foto curiose, quella di un automotore del genio con tanto di mimetica e quella dell'unico modello di una macchina Badoni riprodotto industrialmente in scala da Rivarossi negli anni '50/60. Se proprio si vuole cercare un neo, si poteva inserire anche una tabella delle macchine conservate, che dovrebbero essere già più di 10, delle quali 3 sono al Museo ferroviario di Trieste.
In conclusione un libro interessante che farà la sua bella figura in tutte le biblioteche ferroviarie, il cui costo è di £ 54.000.
Una curiosità finale: in regione sono giunte, nuove di fabbrica, 33 macchine delle 1494 costruite nei vari tipi, sempre escludendo quelle realizzate su appalto.

Denis Carlutti

# Le novità modellistiche del 2000

Anche per quest'anno eccomi a voi per fare una rapida carrellata su quelle che saranno le novità fermodellistiche che usciranno nel corso dei prossimi mesi. Come di consueto partiamo dalle riproduzioni di modelli italiani, analizzando dapprima quello che ci proporranno i produttori di casa nostra per poi passare ai produttori stranieri e concludere infine con le novità che riguardano modelli di altre amministrazioni.
Partiamo da LIMA che quest'anno propone alcune ricoloriture, alcune riedizioni ed infine dei rifacimenti e rielaborazioni di modelli da tempo fuori produzione. Al primo gruppo appartengono la E 444R.075, nell'ultima versione della livrea XMPR e la E 656.480, sempre in livrea XMPR; sempre nella stessa livrea avremo la coppia di ALn 663.1132 e 1106, però prive di rialzi sul tetto ad imitazione dei gruppi di condizionamento, le ALn 668.3222 e 3194 ed infine le eterne carrozze X in scala 1:100. Avremo poi la E 424.353 navetta e la E 656.163 entrambe con il nuovo logo FS, nuovi numeri di servizio con E 444.107, con baffo rosso antinfortunistico sul frontale, E 424.016 castano-isabella, E 424.009 isabella, ALn 668.3103 e 3185, ed infine una confezione di 4 Corbellini grigie a carrelli; sono già oggetto di piccole varianti le ALe 841 uscite lo scorso anno e le composizioni degli ETR 480, che verranno offerti in confezioni da due unita' di testa, due confezioni da due intermedie ed una confezione da tre intermedie, tutte con nuovi numeri di servizio; ciò per permettere una maggiore flessibilità nella creazione dei convogli, in relazione alle disponibilità di ogni modellista.
Tra i rifacimenti troviamo l'ETR 242, in versione AV, e, a sorpresa le D 341 in versione Fiat e Breda, ambientate in ep. IV, riprese dai vecchi modelli Rivarossi, ma con carrelli, telaio e motorizzazione rifatti utilizzando il collaudato sistema del motore a cinque poli e doppia trazione cardanica. (En passant, gira voce che subiranno lo stesso lifting meccanico anche le D 445, magari nel 2001).

In fondo al catalogo novità della casa vicentina sono presenti alcuni accessori che molti gradiranno: si tratta delle banchine, terminali e pensiline riprese dalla vecchia produzione Rivarossi, a completamento della gamma dei fabbricati usciti sul finire del '99; inoltre compaiono ora in catalogo una serie di edifici già a catalogo della JOUEF, quali una stazione di media importanza, alcuni condomini, case di varie misure, la torre faro, una stazione di servizio, la falegnameria ed altro ancora.
Altra novità sono le confezioni di partenza, una con E 632 e 2 carrozze tipo Z e l'altra con E 424 castano-isabella e tre carri merci, rotabili questi della serie Collection, a parte i carri merci che sono Hobby Line, binari norma NEM 120 (un ovale con scambi) e trasformatore di potenza. In pratica degli start set di livello decisamente superiore a quelli a cui ci aveva abituati la casa vicentina.
Passiamo all'altra casa del gruppo, la comasca RIVAROSSI. Questa annuncia l'unica vera novità italiana in tutto il panorama fermodellistico: si tratta della E 402 B, con due numerazioni di servizio, 120 e 161. Avremo poi una confezione di tre carrozze tipo X carenate nella nuova livrea XMPR, carrozze X rosso fegato senza modanature di 1ª e 2ª classe, due carri pianali con container, una confezione con tre carrozze tipo 1959, rispettivamente di 1ª, 2ª classe e mista, in livrea castano. Infine sono previste tre nuove numerazioni per gli E 645/646: E 646.112 verde magnolia-grigio nebbia senza modanature, E 645.048 castano-isabella con modanature ed E 645.034 castano-isabella senza modanature. Segnaliamo inoltre un ulteriore lotto di produzione di Gr 740 con tender a carrelli in tre numerazioni differenti: 299, 329 e 462.
Guardando ai produttori esteri, nel catalogo novità ROCO troviamo annunciate una riedizione delle carrozze serie 10000, 20000 e 30000 in livrea grigia, ognuna con due numerazioni differenti, una per il solo mercato italiano, l'altra per il mercato internazionale. Vi sono poi le carrozze UIC-X in livrea rosso fegato di 1ª e di 2ª classe con il nuovo logo FS e, unica vera novità un carro Eaos anche questo con due numeri di servizio differenti, uno per il mercato internazionale e l'altro per il mercato italiano, quest'ultimo con una variante ai montanti obliqui posti sulle pareti laterali. A breve dovrebbero uscire anche le E 636 con coprigiunti rialzati in livrea castano-isabella, che erano state annunciate per lo scorso anno. Niente da fare per le D 345 con i frontali modificati, troppi pochi ordini impediscono la sua realizzazione. L'importatore non vuole riempirsi il magazzino, a suo dire già pieno di modelli invenduti (con la politica di prezzi che persegue è ovvio che sia cosi, aggiungiamo noi).
Altri modelli non sono attesi, se non una locomotiva a vapore derivata da un modello tedesco, con le opportune modifiche, annunciato da MÄRKLIN, a riprova della povertà del mercato domestico. Solo da KLEINMODELLBAHN, attraverso l'importatore Modeltreno, avremo ulteriori versioni e numerazioni dei carri Ltm, alcuni con carico, come quelli usciti nelle scorse settimane e cioè gli articoli M8120 e M8121: si tratta di due carri Ltm in epoca terza, l'uno con carico di carbone e l'altro con tubo reggitelone e carico di sabbia.
Tra le case artigiane spicca come al solito LASER che nel corso dell'anno sfornerà una nutrita serie di carri, frutto di rielaborazioni o novità assolute, anche se in questo settore oramai comincia ad esserci una certa saturazione. Tra le novità oramai in uscita

*Il D 341.2004 a Rimini nel 1988 (foto C. Canton)*

vi sono un carro tramoggia Tdagn che altri non è che il carro tramoggia a carrelli prodotto da FLEISCHMANN riverniciato e con marcatura FS: viene proposto in due numerazioni differenti (art. 1069/01 e 1069/02), tali carri verranno prodotti in ulteriori numerazioni nel prossimo mese di aprile, per cui chi se li fosse fatti sfuggire può prenotarli fin d'ora… Vi è poi una coppia di carri frigo costituita da un Ims con tetto spiovente e garitta (mai riprodotto prima) ed un Ibef in livrea argento con sporcatura. E' uscito anche un carro Gbhs con tetto argento. Avremo poi un carro soccorso in livrea grigia, più consona all'epoca III e IV. Ci saranno poi le carrozze centoporte a tre assi nelle diverse livree ed anche nella versione semipilota, un carro frigo Ims in ep. III ed una nuova numerazione del carro Ghkks art. 1010/03 in ep. IV.
Andiamo ora a vedere quello che viene proposto come novità riguardo ai modelli di amministrazioni straniere: RIVAROSSI propone le sue recenti 1040 ÖBB allo stato d'origine, vale a dire le E 45, sempre della casa comasca sono appena uscite le 141 R SNCF, e vengono ancora annunciate le BR 18 serie 500 delle DB e le Allegheny americane, cioè modelli già annunciati lo scorso anno e non ancora prodotti.
LIMA annuncia nuovamente il TGV a due piani, propone varianti al recente ICN, ora nella versione ICE-T, annuncia nuove versioni delle S-Bahn di Berlino, nuove livree dei treni militari, e nuove livree per i tram Duwag a due e tre casse. Altra novità proposta della casa vicentina e' il modello dell'ICN RABDe 500 delle SBB. Vi sono poi il pendolino spagnolo ETR 490 e nuove livree per la bella 252 della RENFE. Vi sono poi diverse confezioni di carrozze Corail SNCF con livree delle diverse regioni francesi.
Appare più nutrito il programma ROCO che comincia il sua catalogo novità 2000 con una serie di carri che pubblicizzano i propri 40 anni di attività ed il proprio sistema digitale, si tratta di dodici carri pianali a due assi con un container ognuno con una tampografia differente, la cui uscita è prevista a cadenza mensile.
Anche la casa austriaca riprende il tema americano annunciando una articolata 2-8-8-2 in collaborazione con la LIFE LIKE. Sono previste le versioni delle compagnie SANTA FE' e NORFOLK AND WESTERN. Vi sono poi una FD 7 della UP ed una serie di carri merci di varie compagnie. Appare interessante l'annuncio di una gru a ponte per container funzionante con sistema digitale, e sempre restando nel campo, il nuovo Lokmaus che ora dispone di un numero maggiore di indirizzi e di funzioni. Tornando ai rotabili troviamo annunciate una S 3/6 ed una Glaskasten con tre carrozze a due assi delle ferrovie bavaresi; una BR 01.10 carenata della DRG; vi sono poi alcune livree pubblicitarie per le nuove BR 101 e 145. Viene proposta la BR 50 in versione ÖBB. Di questa amministrazione vengono annunciate anche la BBÖ gruppo 16 (la bella 310 in serie limitata in versione differente), una 1043 e la nuovissima 1016 TAURUS. Delle SNCF viene annunciata una BB 8100 rinnovata, mentre per le SBB viene annunciata una Re 6/6 in livrea verde con nuovi stampi. La serie di carri merci è molto nutrita, ma si tratta prevalentemente di varianti nelle livree, o di amministrazioni, di carri già da tempo a catalogo. Per gli appassionati del tema militare vanno segnalati tre nuovi articoli di carri pianali con differenti mezzi militari. Mentre per quelli che seguono il tema dei carri con semirimorchi o casse mobili vi saranno nel corso dell'anno vi saranno ben otto novità.
Per ultimo segnaliamo a solo scopo di curiosità l'iniziativa della MÄRKLIN di riprodurre un coccodrillo svizzero tutto in platino, oro, titanio e pietre preziose, per la modica cifra di 63.500 D.M., solo su prenotazione entro il prossimo trenta giugno; al momento vi sono 100 richieste di cui 4 dall'Italia.
Si chiude con i consueti saluti ed auguri a tutti affinché sia un anno proficuo per il nostro hobby.

Angelo Rigon

# Nuovi carri SV

A cura della ditta Treno Gheno di Pordenone, la Laser ha riprodotto 2 carri della SV (Società Veneta).
La ben nota ditta pugliese, specializzata in carri merci, ha riprodotto i 2 carri in modo egregio, con rispetto della scala 1:87. I carri sono aperti a sponde alte di due tipi differenti; sono diversi anche da quello della Kleinmodellbahn recensito sul n° 15 de **il tender**.
Questa la descrizione dei carri.
Il primo è a cassa metallica (al vero) con garitta e respingenti a bovolo; i freni sono ben vicini e complanari alle ruote. E' dipinto nel classico color verde della SV con scritte gialle (poche, ma leggibili); la marcatura è SV Italia Mt 5651. E' caricato con sacchi.
Il secondo è a cassa in legno (sempre al vero) con respingenti ad asta piena e senza freni. Anche questo è colorato in verde con scritte gialle ed immatricolato SV Italia Mt 5764. Trasporta un carico di botti.
La confezione è la classica scatola di robusto cartone bianco della Laser; in essa sono posti i carri adagiati in una spugna sintetica ed avvolti dal foglietto di plastica trasparente che ne facilità l'estrazione.
Si tratta dell'art. 2028, prodotto in esclusiva per Treno Gheno, che è venduto a £ 100.000.

Denis Carlutti


Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 16– Anno 5 (N° 1 / 2000)
Allegato al N° 2 Marzo- 2000 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio